DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

13 maja — Nr. 10. — Rok 1932.

T R E Ś Ć:

SPRAWY OGÓLNE I OSOBOWE.

77.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 15 kwietnia 1932 r. Nr. O. Or. II/29/4, w sprawie zmniejszenia ilości Działów w Wydziałach: Mechanicznym i Zasobów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Stanisławowie.

W organizacji Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Stanisławowie wprowadzam z dniem 1 czerwca 1932 r. następujące zmiany:

1) w Wydziale Mechanicznym Dział Wagonowy włącza się do Działu Parowozowego, który otrzymuje równocześnie nazwę „2 Dział Parowozowo-Wagonowy".

2) w Wydziale Zasobów znosi się Dział Magazynowy, a czynności jego włącza się do Działu 1 Ogólno-Gospodarczego.

78.

Nr. O.A.B. un/7/32 z dnia 6 kwietnia 1932 r. w sprawie podpisywania przez posiadaczy dokumentów na bezpłatną i ulgową jazdę.

W ostatnich czasach stwierdzono, że kolejowe organa kontrolne sprawujące w pociągach rewizję dokumentów przejazdowych nie zwracają należytej uwagi, czy okazane im bilety bezpłatne lub ulgowe jakoteż dowody tożsamości osoby, są przez posiadaczy podpisane.

Powołując się na swój okólnik z dn. 30 kwietnia 1930 r. Nr. P. 2/3864/30, Ministerstwo Komunikacji ponownie przypomina, że wszystkie wzmiankowane powyżej dokumenty przejazdowe, posiadające rubrykę: „podpis właściciela", powinny być przez posiadaczy podpisywane jeszcze przed ich użyciem. Bilety bezpłatne jednorazowe, wydane pracownikom wspólnie z rodziną na jednym blankiecie, powinien podpisać pracownik jako głowa rodziny, natomiast bilety

wydane dla samych członków rodziny, najstarszy z jadących członków. Osoby niepiśmienne zamiast swego podpisu umieszczają odpowiedni znak: krzyżyk, kółko i t. p.

To samo dotyczy dowodów tożsamości osoby.

Ministerstwo Komunikacji poleca Dyrekcjom Okręgowym Kolei Państwowych rozciągnąć należyty dozór, aby organa kontrolne ściśle przestrzegały powyższego rozporządzenia.

79.

Nr. O. A. V. 202/21 o uzupełnieniu §-u 34 Instrukcji Biurowej dla Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.

Na końcu ustępu 5 §-u 34 wstawia się następujące zdania:

„Worki, zawierające korespondencję służbową, powinny być bezwarunkowo **plombowane** i oddawane **wyłącznie tylko za potwierdzeniem odbioru.** W potwierdzeniu odbioru musi być każdorazowo zaznaczone: „Plomba nienaruszona". Każde naruszenie plomby winno być stwierdzone protokólarnie".

Powyższe uzupełnienie poleca się przeprowadzić odręcznie we wszystkich egzemplarzach Instrukcji Biurowej dla D. O. K. P.

SPRAWY FINANSOWE.

80.

Nr. F. K. I. 3. 1 z dnia 21 kwietnia 1932 r. w sprawie zmiany schematu księgowania.

W związku z utworzeniem funduszu inwestycyjnego przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" wprowadza się z dniem 1 kwietnia 1932 r. w Schemacie księgowania Polskich Kolei Państwowych nowy rachunek Nr. 12 „Fundusz inwestycyjny". Dotychczasowy rachunek Nr. 12 „Weksle", wprowadzony zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji Nr. II/4/3161/31 z dnia 9 czerwca 1931 r. (Dz. Urz. M. K. Nr. 13, poz. 105 z roku 1931) otrzymuje Nr. 20 zamiast skasowanego obecnie rachunku „Dochody i wydatki b. Krajowego Funduszu Kolejowego".

Pomimo skasowania w Schemacie budżetowym wpływów i rozchodów przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" działu 4 wpływów (Dochody nadzwyczajne) oraz działu 4 rozchodów (Inwestycje i odbudowa) pozostają bez zmiany w Schemacie księgowania Polskie Koleje Państwowe rachunki Nr. 5 „Wpływy nadzwyczajne" i Nr. 6 „Rozchody nadzwyczajne" na których należy zapisywać wpływy i rozchody działu 5 „Żegluga powietrzna".

SPRAWY HANDLOWE.

81.

Nr. H.O.II.24/9/32 z dnia 14 stycznia 1932 r. w sprawie ulg taryfowych dla absolwentów szkół akademickich.

Absolwenci wydziałów filozoficznych (humanistycznych i matematyczno - przyrodniczych), lekarskich i rolniczo-leśnych uniwersytetów krajowych oraz wszystkich wydziałów politechnik krajowych w ciągu jednego roku od daty uzyskania absolutorjum mogą korzystać z ulg kolejowych, przewidzianych w Rozdziale D—I i II, działu I, części II TOBE. na podstawie zaświadczeń wzoru ustalonego w taryfie, wydawanych przez odnośne władze szkolne.

Przy korzystaniu z ulg przyznanych absolwenci wydziałów wspomnianych powinni legitymować się zwykłemi akademickiemi dowodami osobistemi, w których umieszczona będzie adnotacja „absolwent" oraz skreślone będą wyrazy „Nr. albumu".

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Równocześnie traci ważność rozporządzenie z dnia 22 sierpnia 1931 r. Nr. III/1/11042/31, o ulgach taryfowych dla absolwentów wydziałów filozoficznych i lekarskich uniwersytetów krajowych.

SPRAWY RUCHOWE.

82.

Nr. R.O. II/25/12/3 z dnia 20 kwietnia 1932 r. w sprawie osłony sygnałami pociągów zatrzymanych na szlaku.

W wypadkach nieprzewidzianego zatrzymania się na szlaku pociągu, w którym ze względów oszczędnościowych i wobec słabego zaludnienia, skład drużyny konduktorskiej jest ograniczony do jednego kierownika pociągu i jeżeli postój ma trwać więcej niż 5 minut, kierownik pociągu powinien osłonić sygnałami koniec pociągu (§ 7 Przepisów sygnalizacji), a czoło pociągu osłania pomocnik maszynisty do czasu, gdy na dany przez maszynistę kilka razy sygnał „Baczność" gwizdawką parowozu, nie nadejdzie pracownik służby drogowej.

83.

Nr. R.O. III/57/18 z dnia 23 kwietnia 1932 r. w sprawie ilości konduktorów rewizyjnych w pociągach pasażerskich.

Ze względów oszczędnościowych wobec zmniejszenia się zapełnienia pociągów pasażerskich Ministerstwo Komunikacji poleca Dyrekcjom szczegółowo zrewidować obsadę pociągów pasażerskich przez konduktorów rewizyjnych.

Przy wyznaczaniu konduktorów rewizyjnych do pociągów pasażerskich Dyrekcje powinny uwzględniać:

1) ilość i gęstość punktów zatrzymania pociągu na obsługiwanym odcinku,

2) zapełnienie pociągu i konstrukcję wagonów,

3) czy są należycie ogrodzone punkty wsiadania i wysiadania podróżnych,

4) możliwość wykonania wszystkich obowiązków konduktora, które są wymagane przepisami Ruchu, instrukcją dla drużyn konduktorskich i instrukcją dla konduktorów rewizyjnych,

5) dla pociągu mieszanego na hamulcach zespolonych składającego się z 2 — 3 wagonów pasażerskich, do którego w drodze mają być doczepione wagony towarowe w ilości wymagającej obsadzenia końcowego hamulca ręcznego, należy wysyłać dodatkowego konduktora hamulcowego, niezaliczając go do obsługi tego pociągu.

Ze względu na powyższe w pociągach pośpiesznych, które na obsługiwanym odcinku mają znacznie mniej punktów wsiadania i wysiadania podróżnych niż pociągi osobowe, ilość konduktorów rewizyjnych powinna być mniejsza niż w pociągach osobowych dalekobieżnych. W pociągach zaś osobowych dalekobieżnych z wagonami korytarzowemi powinno być, przy jednakowem zapełnieniu, wyznaczone mniej konduktorów rewizyjnych niż w pociągach osobowych dalekobieżnych z wagonami z bocznemi drzwiami do przedziałów. W pociągach podmiejskich, jeżeli punkty wsiadania i wysiadania podróżnych są należycie ogrodzone i odbieranie biletów jest właściwie zorganizowane przez bileterów, to może być bez względu na ilość wagonów wyznaczony tylko jeden konduktor rewizyjny wtedy, gdy sumienność miejscowych podróżnych nie nastręcza pod względem przejazdu bez biletów wątpliwości.

SPRAWY DROGOWE.

84.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 8 kwietnia 1932 roku Nr. UBn III—209/15 w sprawie ustanowienia Kierownictwa Budowy Kolei Państwowych Kraków—Miechów.

§ 1. Na podstawie art. 7 Ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 54 poz. 580) o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i organizacji urzędów kolejowych i art. 2 Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. (Dz. U. R. P. Nr. 97 poz. 567) w sprawie ustanowienia urzędu Ministra Komunikacji—ustanawiam, przy Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie podległy bezpośrednio Dyrektorowi Kolei Państwowych, osobny urząd pod nazwą „Kierownictwo Budowy Kolei Państwowej Kraków — Miechów" z siedzibą w Krakowie, w celu kierowania budową kolei Kraków — Miechów, prowadzoną na podstawie Ustawy z dnia 14 października 1931 (Dz. U. R. P. Nr. 97 poz. 742) o budowie normalnotorowej Kolei Kraków — Miechów.

§ 2. Szczegółowy ustrój i zakres działania Kierownictwa Budowy Kolei Państwowej Kraków — Miechów określi osobny Regulamin.

§ 3. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1932 roku.

85.

Nr. UN II/43/3 z dnia 7 kwietnia 1932 r. w sprawie uporządkowania starych szyn w działach IVa i XVI.

Uzupełniając rozporządzenie swe z dnia 13 stycznia 1931 r. Nr. V/2/9372/30 (Dz. Urz. M. K. Nr. 2, rok 1931 poz. 14) oraz ujmując w jedną całość wszystkie późniejsze zarządzenia, wydawane dotąd w sprawie klasyfikacji starych szyn, Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości co następuje:

1) klasyfikacja starych szyn ma być dokonywana według podanego schematu;

2) szyny, które zostały poddane uprzednio regeneracji, należy wprowadzać do ewidencji zasobowej pod właściwemi pozycjami działu IVa mianownictwa i pod temi samemi numerami z dopiskiem skrótu „rg", co oznacza „regenerowane"; ceny ewidencyjne szyn regenerowanych ustala Dyrekcja, pod zarządem której dokonywuje się regeneracja, przez dodanie do ceny ewidencyjnej szyn kosztów regeneracji za pomocą rachunku wytworu; wprowadza regenerowane szyny do swego zapasu materjałów z nowemi cenami, i z temi cenami zalicza je następnie innym Dyrekcjom P. K. P;

3) nadzorcze organa służby drogowej winny przy wyjazdach służbowych badać zapasy starych szyn co do prawidłowości zasegregowania ich do działów IVa i XVI oraz poszczególnych pozycji tych działów; organa Ministerstwa Komunikacji mają zalecone również badanie zapasów materjałów nanawierzchni podczas delegacji do D. O. K. P.;

4) pozostawienie w dziale XVI mianownictwa oraz używanie do innych celów szyn, które według klasyfikacji mogą być użyte do wymiany w torach normalno i wąskotorowych — jest niedopuszczalne; z drugiej strony niedopuszczalne jest pozostawianie w dziale IVa pod poz. 42b nadmiernej ilości szyn, które ze względu na typ nie nadają się do wtórnej wymiany, a których zapas winien być ograniczony do rezerwy stałej oraz do potrzeb wymiany bieżącej; szyny tych typów winny być stopniowo wycofywane z działu IVa i zaliczane do działu XVI w miarę zmniejszania się ich ilości w torach P. K. P. względnie w miarę zupełnego zanikania tych typów w torach.

Klasyfikacja szyn starych użytecznych i starych nieużytecznych w działach IVa i XVI mianownictwa materjałów.

(Schemat do pkt. 1).

Dział	Pozycja	Rodzaj szyn: waga „p" kg/mb.	Rodzaj szyn: długość „l" mtr.	Typy	Cena ewidencyjna za tonnę	Bliższe określenie jakości oraz przeznaczenie
	42	$p \geq 38$	$1 \geq 8.5$	b. pruskie 15 i 8 b. rosyjskie 40, 39 i 41 b. austrjackie A polskie S		Szyny w dobrym stanie o zużyciu wysokości główki do 8 m/m, nadające się do wymiany w torach głównych.
	42a	$38 > p \geq 30$	$1 \geq 8.5$	b. pruskie 6 b. rosyjskie 38, 36, 30, 42, 32 i 31 b. austr. Xa, X, D, C IV węgier XXVII	120 zł.	Do wymiany w torach głównych, wyłącznie na szlakach II-go rzędnych, oraz wogóle w torach stacyjnych i bocznicowych. Do tej grupy zalicza się tylko szyny, będące w stanie dobrym, zapewniającym możliwość dłuższej służby, o zużyciu nie przekraczającym w wysokości główki 8 m/m.
IVa	42b	p. < 30 oraz nie objęte poz. 42, 42a i 42c	stosownie do potrzeby	Belg. Bawar. 9, 56, 7, 164, 98, B, 152, XXIII, 70, 34, XXVI, XI, 33, 99, 4, C, 10, IV, 28, 9, ros. 17, 18, 27, XXIV, XXIVa 5, 26, XX, E XXX		Szyny tej grupy podlegają stopniowemu wycofywaniu z torów, wobec czego tu zalicza się szyny o zużyciu wysokości główki do 6 m/m i tylko w ilości potrzebnej na utrzymanie rezerwy stałej (po 2 szyny na 1 km.) oraz ilości, potrzebnej do pojedyńczej wymiany na kolejach normalnotorowych.
	42c	p. < 30	$1 \geq 5$	XXIV, XXIVa, XXX, ros. 26, 27 i 28		Do tej grupy zalicza się szyny, nieobjęte poz. 42b, przeznaczone do układania w torach kolei wąskotorowych dla potrzeb wymiany ciągłej wzgl. wtórnej na tych linjach.
	50	dowolna	$1 \leqq 1.5$	złom		Do tej pozycji należą również kawałki dłuższe, niż 1.5 m lecz poskręcane, przepalone i t. p.; cała ta grupa przeznaczona jest na sprzedaż.
	50a	dowolna	$1.5 < 1 < 7.0$	Budowlane	90 zł.	Przeznaczone dla celów budowlanych własnych i na sprzedaż.
XVI	50b	dozwolona	$1 \geq 7.0$	Nadmiernie zużyte szyny typów podanych w pozycjach 42, 42a, oraz zbędne w pozycjach 42b i 42c.		Tu winny być zaliczane wszystkie szyny, wyjęte z toru i nieodpowiadające wyżej podanym warunkom zaliczenia ich do działu IVa; materjały te przeznaczone są do sprzedaży lub dzierżawy.

RUCH SŁUŻBOWY W DYREKCJACH OKRĘGOWYCH KOLEI PAŃSTWOWYCH.

Mianowania:

Inż. Zieniewski Włodzimierz, Naczelnik Oddziału Drogowego w Rybniku Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach, — St. Kontrolerem Drogowym tej samej Dyrekcji.
Nr. P. O. VII. 2483/1/32 z 17.II. 1932.

Filipowski Klemens, Starszy Feferendarz K. P. Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie, — Naczelnikiem Oddziału Ruchu w Siedlcach w okręgu tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1. 21662/31 z 23.II. 1932.

Powierzenie kierownictw względnie pełnienia obowiązków:

Inż. Rogowski Piotr, Zastępca Naczelnika Wydziału Drogowego Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu, — Kierownictwo tego Wydziału.
Nr. P. O. III. 2730/1 z 23.II. 1932.

Zawistowski Jan, Kontroler Ruchu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie, — pełnienie obowiązków Kierownika Działu Bocznic i Umów w Wydziale Ruchu tej samej Dyrekcji.
Nr. P. O. III. 2736/1 z 7.III. 1932.

Czujewicz Stefan, Zastępca Naczelnika Oddziału Mechanicznego w Poznaniu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu, — pełnienie obowiazków Kierownika Działu Wagonowego w Wydziale Mechanicznym tej samej Dyrekcji.
Nr. P. O. VIII. 2254/1 z 7.III. 1932.

Inż. Stryjski Roman, Referendarz K. P. Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu, — pełnienie obowiązków Kierownika Działu Technicznego w Wydziale Mechanicznym tej samej Dyrekcji.
Nr. P. O. VIII. 2254/1 z 7.III. 1932.

Mgr. Selzer Jakób, Referendarz K. P. Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie, — kierownictwo Działu Reklamacyjnego w Wydziale Handlowo - Taryfowym tej samej Dyrekcji.
Nr. P. O. IV.3001/1 z 7 III. 1932.

Rysz Franciszek, Kontroler Przewozowy Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, — kierownictwo Oddziału Ruchu w Nowym Sączu w okręgu tej samej Dyrekcji.
Nr. P. O. VI. 2660/1 z 15.II. 1932.

Inż. Skwarczyński Bronisław, Referendarz K. P. w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, — pełnienie obowiązków Kierownika Działu Mechanicznego w Warsztatach Głównych I kl. w Nowym Sączu w okręgu tej samej Dyrekcji.
Nr. P. O. VI. 2661/1 z 15.II. 1932.

Przeniesienia:

Inż. Sipayłło Stanisław, Zastępca Naczelnika Wydziału Mechanicznego Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie, — na takie same stanowisko do Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.
Nr. P. O. III. 1211/1 z 15.II. 1932.

Trybulski Władysław, Kierownik Działu Reklamacyjnego w Wydziale Handlowo-Taryfowym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu, — na takie samo stanowisko do Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie.
Nr. P. O. V. 2166/1 z 7 III. 1932.

Inż. Böhm Adam, St. Kontroler Drogowy Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach, — na stanowisko Naczelnika Oddziału Drogowego w Rybniku w okręgu tej samej Dyrekcji.
Nr. P. O. VII. 2483/1/32 z 17.II. 1932.

Twardowski Jan, Kierownik I klasy Działu Warsztatów Głównych Warszawa - Główna Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie, — w dotychczasowym charakterze służbowym na stanowisko Kierownika Działu Warsztatów Głównych w Pruszkowie w okręgu tej samej Dyrekcji.
Nr. P. O. V. 1384/2 z 23.II. 1932.

Zwolnienie ze stanowiska:

Inż. Glücksmann Sandel, ze stanowiska Naczelnika b. Sekcji Utrzymania Kolei w Żywcu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, z równoczesną zmianą tytułu służbowego na „Starszy Referendarz K. P.".
Nr. P. O. VI. 2264/1 z 25.II. 1932.

Zwolnienia ze służby:

Plocer Stanisław, Naczelnik Wydziału Prawnego Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie, z dniem 31 marca 1932 r., na podstawie § 123 ustęp 2 punkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8.VII. 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447), z wyrażeniem uznania za długoletnią i owocną pracę w kolejnictwie.
Nr. P. O. V. 2788/1 z 23 II. 1932.

Jawecki Eugenjusz, Kierownik Działu Magazynowego w Wydziale Zasobów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu, z dniem 29 lutego 1932 r., na podstawie § 123 ustęp 1 punkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8.VII. 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447).
Nr. P. O. VIII. 2253/1 z 1/II. 1932.

Inż. Rosenstock Emil, Kierownik Działu Zakupów w Wydziale Zasobów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, z dniem 1 kwietnia 1932 r., na podstawie § 126 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8.VII. 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447).
Nr. P. O. VI. 3002/1 z 7.III. 1932.

Kostuch Józef, Starszy Kontroler Taryfowy Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku, z dniem 31 marca 1932 r. na podstawie § 123 ustęp 1 punkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8.VII. 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447).
Nr. P. O. VII. 2796/1/32 z 7.III. 1932.

Inż. Früaufl Ludwik, St. Kontroler Drogowy Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie, z dniem 31 marca 1932 r., na podstawie § 123 ustęp 1 punkt. 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8.VII. 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447).
Nr. P. O. IV. 2940/1 z 10/III. 1932.

Jabłoński Juljan, Zastępca Naczelnika Warsztatów Głównych I kl. Warszawa - Główna Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie, z dniem 30 kwietnia 1932 r., na podstawie § 123 ustęp 2 punkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8.VII. 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447), z wyrażeniem uznania za długoletnią i owocną pracę w kolejnictwie.

Nr. P. O. V. 1562/1 z 14.III. 1932.

KONKURSY:

na stanowisko Zastępcy Naczelnika Wydziału Drogowego Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne, VI grupa uposażenia, oraz dłuższa wszechstronna praktyka w służbie drogowej.

Termin wnoszenia podań: do dnia 31 maja 1932 r.

Nr. P. O. III. 14/1/32 z 18.IV. 1932.

na stanowisko Kierownika Działu Pasażerskiego i Technicznego w Wydziale Ruchu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa wszechstronna praktyka w służbie ruchu.

Termin wnoszenia podań: do dnia 31 maja 1932 r.

Nr. P. O. III. 13/2/32.

na stanowisko Kierownika Działu Magazynowego w Wydziale Zasobów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa wszechstronna praktyka w służbie zasobów.

Termin wnoszenia podań: do dnia 31 maja 1932 r.

Nr. P. O. VIII. 2253/1 z 1.II. 1932.

na stanowisko Kierownika Działu Księgowości w Wydziale Finansowym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa wszechstronna praktyka w służbie finansowej.

Termin wnoszenia podań: do dnia 31 maja 1932 r.

Nr. P. O. VI. 79/2/32 z 17.III. 1932.

na stanowisko Naczelnika Warsztatów Głównych I kl. w Skarżysku Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne, VI grupa uposażenia, oraz dłuższa wszechstronna praktyka w służbie warsztatowej.

Termin wnoszenia podań: do dnia 31 maja 1932 r.

Nr. P. O. III. 14/1/31 z 18.IV. 1932.

na stanowisko Naczelnika Oddziału Ruchu w Częstochowie Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa wszechstronna praktyka w odnośnej gałęzi służby.

Termin wnoszenia podań: do dnia 31 maja 1932 r.

Nr. P. 1. 21662/31 z 23.II. 1932.

ODWOŁANIE KONKURSÓW:

Konkurs na stanowisko Kierownika Działu Reklamacyjnego w Wydziale Handlowo - Taryfowym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie, ogłoszony w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji Nr. 20 z 20.X. 31 na str. 187 — odwołuje się.

Nr. P. O. V. 65/1/32.

Konkurs na stanowisko Kierownika Działu Mechanicznego w Warsztatach Głównych I kl. w Nowym Sączu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, ogłoszony w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji Nr. 2 z 15.II.32 na str. 11 — odwołuje się.

Nr. P. O. VI. 2661/1/32.

ZAWIADOMIENIA:

Popiersie Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego.

Zarząd Zrzeszenia b. członków P.O.W. Wschód K. Nr. 3 przystąpił do rozpowszechniania reprodukcji plastycznej popiersia Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego.

Całkowity dochód ze sprzedaży popiersia przeznaczony jest na ufundowanie stypedjum im. ś. p. Płk. Lisa-Kuli na kształcenie dzieci po poległych peowiakach.

Ceny artystycznego odlewu gipsowego popiersia w rozmiarach o podstawie 44 x 27 cm. (głowa 21 cm.), wynosi z dostawą w Warszawie:

popiersie patynowe na kolor jasny . .	35 zł.
„ „ „ „ bronz. . .	40 zł.
„ odlew z bronzu . . .	1.050 zł.
Za opakowanie przy wysyłkach na prowincję	5 zł.

Urzędnicy państwowi nabywać mogą popiersie w odlewie gipsowym, wpłacając na rachunek Zrzeszenia w P. K. O. Nr. 9960 przy zamówieniu 15 zł., przy odbiorze 5 zł., a pozostałą należność w ratach miesięcznych po 5 zł.

Zamówienia powinny być zbiorowe i poświadczone przez przełożony urząd, który bierze na siebie

obowiązek ściągania rat miesięcznych przy wypłacie poborów.

Przy zamówieniu popiersia w bronzie należy wpłacić 500 zł., pozostałą należność przy odbiorze.

Wszelkie zamówienia kierować należy pod adresem Zrzeszenia b. członków P. O. W. Wschód K. Nr. 3 Warszawa — 21, ul. Czarnieckiego 86.

ZARZĄDZENIE CENTRALNEGO BIURA STATYSTYKI PRZEWOZÓW P. K. P.

86.

Nr. R. II/51/12 z dn. 20 kwietnia 1932 r. w sprawie kolei prywatnej Rawicz — Kobylin.

Kolej prywatną Rawicz - Kobylin włącza się z dniem 1 maja r. b. do sieci ogólnej normalnotorowej Polskich Kolei Państwowych i przydziela do Poznańskiej Dyrekcji Okręgowej P. K. P.

Stacjom tej linji nadaje się następujące numery statystyczne:

Chojno	— 4240 —	70
Dłoń	— 4270 —	70
Gostkowo	— 4310 —	70
Jutrosin	— 4336 —	70
Miejska Górka	— 4450 —	70
Pakosław	— 4490 —	70
Rawicz Wschodni	— 4544 —	70
Roszkówko	— 4568 —	70
Sarnowa	— 4574 —	70
Smolice	— 4609 —	70
Sobiałkowo	— 4610 —	70

Pod względem rejestracji przewozów i statystyki stacje te mają być uważane od dnia 1 maja jako stacje P. K. P., i od tej daty odwołuje się umieszczone w części drugiej Rocznika Statystycznego (wydanie VI 1932 r.) uwagi co do rejestracji przewozów od i do tych stacyj, jako przewozów w komunikacji bezpośredniej.

Jednocześnie z niniejszym wydany został w oddzielnej odbitce i wysłany Dyrekcjom Dodatek Nr. 1 do podręcznika statystycznego — Wydanie VI — 1932 r. — dla rozesłania wszystkim, którzy otrzymali ten podręcznik.

SPROSTOWANIE.

W rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 23 marca 1932 r. Nr. F. K. I/4/13/1932 w sprawie prowadzenia gospodarki finansowej funduszu inwestycyjnego przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. Urz. M. K. z roku 1932 Nr. 8 poz. 60) wydrukowano załącznik Nr. 3 do tego rozporządzenia na dwóch zamiast na trzech stronach. Należyty wzór tego załącznika podaje się na następnych stronach.

Załącznik Nr. 3.

Do Oddziału Drogowego „..........” w ....

POLECENIE Nr. ....

na wykonanie robót ....

....

według załączonego kosztorysu ....

i zarządzenia ....

Rozdział	Paragraf	Pozycja	Nr. zleceń	Suma zł	Dodatkowy kredyt suma zł	Razem zł	Rozchodowana suma zł	Pozostaje suma zł	Uwagi
Razem									

Termin zakończenia robót do dnia .... 193.... r.

Ważność udzielonego kredytu do dnia .... 193.... r.

Naczelnik Wydziału Drogowego
Inżynier

Data udzielenia kredytu .... 193 r.

....

Data otrzymania polecenia przez Oddział „..........”

.... 193 r.

Data rozpoczęcia robót .... 193 r.

Data zakończenia robót .... 193.... r.

Data zwrócenia polecenia do Wydziału Drogowego Dyrekcji Nr. .... 193.... r.

Naczelnik Wydziału Drogowego
Inżynier

	1	2	3	4	5	6
	Data dokumentu	Nr. porządk. dokumentu	Miesiąc sprawozdawczy	Wyszczególnienie dokumentu treść	Suma ogólna	Zwrot wpływów wzgl. rozchodów (czerwono)
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						
21						
22						
23						
24						
25				Do przeniesienia		

Uwaga: w miarę potrzeby należy dołączać arkusze wkładowe.

7	8	9	10	11	12	
z a r a c h o w a n o n a:						
Artykuł:						
Pozycja:						
Podpozycja:						
						1
						2
						3
						4
						5
						6
						7
						8
						9
						10
						11
						12
						13
						14
						15
						16
						17
						18
						19
						20
						21
						22
						23
						24
						25

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 59697. 29.IV.32. 8.500.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, Nowy Świat Nr. 14, biuro Nr. 70 A, telefon wewn. M. K. Nr. 48.) Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego (Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych) Nr. 30658. Na odwrotnej stronie czeku nadawczego P. K. O. należy wskazać cel wpłaty.

Prenumerata wynosi rocznie 8 zł., kwartalnie 2 zł. Cena poszczególnego numeru 50 gr. — Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M-K. lub w składnicach wszystkich Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.

DODATEK

DO DZIENNIKA URZĘDOWEGO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

19 września **Nr. 10.** Rok 1932.

T R E Ś Ć:

SPRAWY RUCHOWE.

PRACA POLSKICH KOLEI PAŃSTWOWYCH

w maju 1932 r.

według danych przedwstępnych.

Przewóz podróżnych w maju r. b. (31 dzień) wyniósł ogółem 9.702.595 osób i w porównaniu z kwietniem r. b. (30 dni — 8.722.715 osób) zwiększył się o 11,2%, a w porównaniu z majem r. ub. (12.702.719 osób) zmniejszył się o 23,6%.

Zwiększenie ruchu pasażerskiego w maju w porównaniu z kwietniem r. b. wywołane zostało ustaleniem się pogody oraz dużą liczbą dni świątecznych, przypadających w tym miesiącu.

Z dniem 15 maja wprowadzony został letni rozkład jazdy, według którego bieg pewnych pociągów został znacznie przyśpieszony. Ze względów oszczędnościowych zredukowano w tym rozkładzie niektóre dalekobieżne pociągi osobowe, nawet pośpieszne.

Regularność ruchu pociągów pasażerskich wynosiła w maju 96%.

Przewóz towarów w maju przy 22 dniach roboczych wynosił 3.313.845 tonn (oprócz kolejowych gospodarczych) i w porównaniu z kwietniem r. b. (26 dni roboczych — 3.797.047 tonn) zmniejszył się o 12,7%, a w porównaniu z majem r. ub. (24 dni robocze — 4.633.645 tonn) zmniejszył się o 28,5%.

Naładowano w maju r. b. na stacjach linij normalnotorowych Polskich Kolei Państwowych i Wolnego Miasta Gdańska 245.520 wagonów 15-to tonnowych, a przyjęto od kolei zagranicznych 25.203 wagonów z ładunkami, adresowanemi do Polski oraz przechodzącemi przez Polskę tranzytem czyli razem przewieziono 270.723 wagony ładowne (włącznie z przesyłkami gospodarczemi). W porównaniu z kwietniem r. b. (296.250 wagonów) ogólna praca kolei w zakresie przewozu towarów zmniejszyła się o 8,6% — (liczbą wagonów użytych do przewozu) ładowanie zaś na stacjach Polskich Kolei Państwowych i Wolnego Miasta Gdańska zmniejszyło się o 7,9%.

W porównaniu z majem r. ub. (391.375 wagonów) praca ogólna kolei zmniejszyła się o 30,8%.

Naładunek najważniejszych ładunków masowych przedstawia się jak następuje

(w wagonach 15-tonnowych).

Wykonano	1932 rok			1931 r.	W maju 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosuuku do 1931 r.
	maj dni roboczych 22	kwiecień dni roboczych 26	w maju więcej + mniej — w procentach	maj dni roboczych 24	
A. Naładowano *)					
Węgla	99.599	114.560	— 13,1%	141.918	— 29,8%
Drzewa	20.305	17.760	+ 14,3%	29.636	— 31,5%
Nawozów sztucznych . .	961	5.430	— 82,3%	1.891	— 51,5%
Materjałów budowlanych (oprócz drzewnych) .	5.425	4.680	+ 15,9%	10.044	— 46,0%
Rolniczych i aprowizacji .	24.521	26.310	— 6,8%	35.340	— 30,6%
Pozostałych ładunków .	94.709	97.810	— 3,2%	128.030	— 26,0%
Razem	245.520	266.550	— 7,9%	346.859	— 29,2%
B) Przyjęto ładownych wagonów od kolei zagranicznych do Polski . .	4.774	4.830	— 1,2%	10.447	— 54,3%
Tranzytem przez Polskę .	20.429	24.870	— 17,9%	34.069	— 40,0%
C) Ogółem przewieziono wagonów ładownych .	270.723	296.250	— 8,6%	391.375	— 30,8%

*) łącznie z naładunkiem w obrębie wolnego miasta Gdańska.

Jak widać z powyższej tabeli, pomimo ogólnego zmniejszenia przewozów, ładowanie drzewa i materjałów budowlanych na P. K. P. zwiększyło się w maju w porównaniu z kwietniem r. b.

Rozmiary ładowania węgla podzielone według zagłębi węglowych przedstawiają się w maju r. b. jak następuje:

Naładowano wagonów 15-to tonnowych.

Zagłębia	1932 rok			1931 r.	W maju 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
	maj dni roboczych 22	kwiecień dni roboczych 26	w maju więcej + mniej — w procentach	maj dni roboczych 24	
Górnośląskie	73.079	85.444	— 14,5%	110.422	— 33,8%
Dąbrowskie	19.863	21.611	— 8,1%	23.932	— 17,0%
Krakowskie	6.657	7.505	— 11,3%	7.564	— 12,0%
Razem	99.599	114.560	— 13,1%	141.918	— 29,8%

Zagłębia	1932 rok: maj dni roboczych 22	1932 rok: kwiecień dni roboczych 26	1932 rok: w maju więcej + mniej — w procentach	1931 r.: maj dni roboczych 24	W maju 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosuunku do 1931 r.
	Z tego naładowano na wywóz zagranicę:				
a) **przez:**					
Gdańsk, Gdynię i porty rzeczne	37.913	41.220	— 8,0%	60.016	— 36,8%
b) **do:**					
Węgier, Czechosłowacji, Austrji, Włoch . . .	8.959	10.680	— 16,1%	10.447	— 14,2%
Rumunji	186	300	— 38,0%	248	— 25,0%
Przez Niemcy	1.674	1.920	— 12,8%	5.115	— 67,3%
Rosji i Łotwy	62	330	— 81,2%	124	— 50,0%
Razem	48.794	54.450	— 10,4%	75.950	— 35,8%

Z powyższego zestawienia widać, że ładowanie węgla w maju zmniejszyło się: w porównaniu z kwietniem r. b. prawie o 15.000 wag., a w porównaniu z majem r. ub. przeszło o 42.000 wagonów, przyczem na wywóz naładowano mniej w stosunku do kwietnia r. b. prawie o 6.000 wagonów, a w stosunku do maja r. ub. przeszło o 27.000 wagonów.

Norma ładowania węgla w maju r. b. wynosiła 8.100 wagonów 15-to tonnowych w dniu roboczym dla wszystkich trzech zagłębi, ładowano zaś przeciętnie w dniu roboczym 4.527 wagonów czyli mniej niż przewidziano normą o 3.573 wagony dziennie, co stanowi 44,1%.

W poszczególnych załębiach ładowano jak następuje:

W zagłębiu Górnośląskiem przy normie 5.982 wagony ładowano 3.322 wag. dziennie, czyli mniej od normy o 44,5%.

W zagłębiu Dąbrowskiem przy normie 1.602 wagony ładowano 903 wagony, czyli mniej od normy o 43,6%.

W zagłębiu Krakowskiem przy normie 516 wagonów ładowano 302 wagony, czyli mniej od normy o 41,5%.

Wywóz węgla przez porty w Gdańsku i Gdyni przedstawia się w maju jak następuje:

Porty	1932 rok: maj dni roboczych 22	1932 rok: kwiecień dni roboczych 26	1932 rok: w maju więcej + mniej — w procentach	1931 r.: maj dni roboczych 24	W maju 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
	a) w wagonach 15-tonnowych				
Gdańsk	15.712	18.926	— 17,0%	35.249	— 55,4%
Gdynia	23.431	22.141	+ 5,8%	25.123	— 6,7%
Razem	39.143	41.067	— 4,7%	60.372	— 35,2%
	b) w tonnach				
Gdańsk	235.676	283.895	— 17,0%	528.740	— 55,4%
Gdynia	351.470	332.116	+ 5,8%	376.844	— 6,7%
Razem	587.146	616.011	— 4,7%	905.584	— 35,2%

Z powyższej tabeli widać ogólny spadek wywozu węgla przez porty w maju w porównaniu z kwietniem r. b. o 29.000 tonn, przyczem przez Gdańsk wywóz zmniejszył się zgórą o 48.000 tonn, podczas gdy przez Gdynię wzrósł o 19.000 tonn.

Praca ogólna portów Gdańska i Gdyni przedstawia się w maju jak następuje:

Ogólna praca Gdańska w tonnach.

Rodzaj ładunków	1932 rok: maj dni roboczych 22	1932 rok: kwiecień dni roboczych 26	1932 rok: w maju więcej + mniej — w procentach	1931 r.: maj dni roboczych 24	W maju 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
Wywóz					
Węgiel	235.676	283.895	— 17,0%	528.740	— 55,4%
Zboże	4.563	6.340	— 28,0%	5.851	— 22,0%
Cukier	360	660	— 45,5%	2.025	— 82,2%
Drzewo	56.902	74.341	— 23,5%	104.088	— 45,3%
Cement	695	1.965	— 64,6%	3.892	— 82,1%
Żelazo	585	225	+ 160,0%	1.539	— 62,0%
Produkty naftowe	5.348	4.029	+ 32,7%	4.355	+ 22,9%
Inne ładunki	9.930	18.032	— 44,9%	15.972	— 37,8%
Razem	314.059	389.487	— 19,4%	666.462	— 52,9%
Przywóz					
Ruda żelazna	4.126	20.676	— 80,0%	23.158	— 82,2%
Złom	280	—	+ 100,0%	691	— 59,5%
Żelazo	35	35	—	215	— 83,7%
Nawozy sztuczne	690	2.546	— 72,9%	3.280	— 79,0%
Inne ładunki	7.378	8.821	— 16,4%	9.940	— 25,8%
Razem	12.509	32.078	— 61,0%	37.284	— 66,4%

Ogólna praca Gdyni w tonnach.

Rodzaj ładunków	1932 rok: maj dni roboczych 22	1932 rok: kwiecień dni roboczych 26	1932 rok: w maju więcej + mniej — w procentach	1931 r.: maj dni roboczych 24	W maju 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
Wywóz					
Węgiel	351.470	332.116	+ 5,8%	376.844	— 6,7%
Cukier	—	54	— 100,0%	2.530	— 100,0%
Drzewo	3.410	1.050	+ 224,8%	2.766	+ 23,3%
Inne ładunki	19.500	13.649	+ 42,9%	17.578	+ 10,9%
Razem	374.380	346.869	+ 7,9%	399.718	— 6,3%
Przywóz					
Złom	8.680	4.310	+ 101,4%	21.243	— 59,1%
Ryż	3.960	4.125	— 4,0%	4.735	— 16,4%
Nawozy sztuczne	240	2.385	— 89,9%	5.315	— 95,5%
Inne ładunki	10.565	11.144	— 5,2%	2.165	+ 388,0%
Razem	23.445	21.964	+ 6,7%	33.458	— 29,9%

Ogółem wywóz przez obydwa porty zmniejszył się w maju w porównaniu z kwietniem r. b. prawie o 48.000 tonn (6,5%), przywóz zaś o 18.000 tonn (33,5%). Zmniejszenie wywozu dotyczy głównie węgla i drzewa, a przywozu — rudy żelaznej.

Ogólny wywóz z Polski i przywóz do Polski koleją przez granicę lądową i przez obydwa porty przedstawia się w maju r. b. jak następuje:

(liczbą wagonów 15-tonnowych).

Rodzaj ładunków	1932 rok			1931 r.	W maju 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
	maj dni roboczych 22	kwiecień dni roboczych 26	w maju więcej + mniej — w procentach	maj dni roboczych 24	
Wywóz:					
Zboże	579	1.036	— 44,1%	680	— 14,9%
Mąka	28	83	— 66,3%	201	— 86,1%
Węgiel	43.457	46.752	— 7,0%	69.988	— 37,9%
Drzewo	5.325	6.641	— 19,8%	11.542	— 53,9%
Bawełna	60	76	— 21,1%	708	— 91,5%
Materjały budowlane .	308	905	— 66,0%	1.276	— 75,9%
Produkcja przemysłowa .	2.580	3.135	— 17,7%	8.435	— 69,4%
Cukier	30	57	— 47,4%	303	— 90,1%
Pozostała aprowizacja .	3.106	4.197	— 26,0%	4.591	— 32,3%
Inne ładunki	2.640	2.985	— 11,6%	3.752	— 29,6%
Razem	58.113	65.867	— 11,8%	101.476	— 42,7%
Przywóz:					
Zboże	8	45	— 82,2%	50	— 84,0%
Mąka	1	6	— 83,3%	8	— 87,5%
Węgiel	95	80	+ 18,8%	309	— 69,3%
Drzewo	29	14	+ 107,1%	74	— 60,8%
Bawełna	492	535	— 8,0%	848	— 42,0%
Materjały budowlane .	161	150	+ 7,3%	879	— 81,7%
Produkcja przemysłowa .	1.653	1.536	+ 7,6%	5.907	— 72,0%
Ruda żelazna	218	968	— 77,5%	1.894	— 88,5%
Pozostała aprowizacja .	1.160	1.200	— 33,3%	1.670	— 30,5%
Inne ładunki	2.755	2.747	+ 0,3%	3.437	— 19,8%
Razem	6.572	7.281	— 9,7%	15.076	— 56,4%

Jak widać z powyższego zestawienia wywóz w maju w porównaniu z kwietniem r. b. zmalał prawie o 8.000 wagonów, przywóz zaś o niecałe 1.000 wagonów.

Tabor parowozowy i wagonowy w dniu 1 maja r. b. wynosił:

Parowozów 5403, w porównaniu z majem r. ub. (5384) więcej o 0,4%. W naprawie było parowozów 11,08%, mniej niż w tym samym miesiącu r. ub. (14,59%) o 3,51%.

Wagonów osobowych było 12.138, więcej niż w r. ub. (12.042) o 0,8%. W naprawie było wagonów osobowych 10,11%, więcej niż w r. ub. (9,58%) o 0,53%.

Wagonów towarowych było 156.087, więcej niż w r. ub. (155.597) o 0,3%. W naprawie było wagonów towarowych 2,81%, mniej niż w r. ub. (4,09%) o 1,28%.

Nowego taboru normalnotorowego dostarczyły fabryki w maju r. b. ilości następujące:

parowozów osobowych	7
„ towarowych	3
wagonów osobowych	7
„ towarowych	197

Na 1 czerwca r. b. liczba wagonów towarowych odstawionych do rezerwy wynosiła:

krytych	28.087
węglarek	31.381
platform	9.765
innych	385
Razem	69.618

(Na 1 maja r. b. było w rezerwie 75.744 wagony).

Przebieg pociągów w maju r. b. wynosił:

w ruchu osobowym	5.185.109 poc. km.
„ towarowym	2.440.181 „ „
Razem	7.625.290 poc. km.

W porównaniu z kwietniem r. b. (7.705.634 poc. km.) ogólny przebieg pociągów w maju zmniejszył się o 1%, a w porównaniu z majem r. ub. (9.856.233 poc. km.) zmniejszył się o 22,6%.

Działalność Ministerstwa Komunikacji w dziedzinie taryfowej przedstawia się w maju r. b. jak następuje:

Taryfy osobowe wewnętrzne nie doznały żadnych zmian.

W zakresie taryf osobowych zagranicznych zaszły następujące zmiany: z dniem 1 maja b. r. wszedł w życie dodatek IV do Taryfy na przewóz przesyłek ekspresowych w komunikacji pomiędzy stacjami kolei niemieckich a stacjami kolei Z. S. R. R. tranzytem przez Polskę, zawierający nowe niemieckie, polskie i sowieckie opłaty rozdzielcze. Do Taryfy międzynarodowej na przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych w bezpośredniej komunikacji pomiędzy stacjami kolei szwajcarskich z jednej strony a stacjami kolei czeskosłowackich, polskich, węgierskich, rumuńskich, jugosłowiańskich, bułgarskich i włoskich z drugiej strony weszły w życie z dniem 1 maja 1932 r. trzy dodatki:

dodatek V do Zeszytu Wspólnego, dodatek VI do Zeszytu B oraz dodatek V do Zeszytu D.

W taryfach towarowych wewnętrznych: wprowadzona została z dniem 1 maja 1932 r. nowa Taryfa towarowa Polskich Kolei Państwowych na obszarach Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska (linje normalnotorowe) Część I B, część II, zeszyty 1a, 1b, 2 i 3 oraz aneks do tej taryfy, jednocześnie straciła moc obowiązującą dotychczasowa taryfa towarowa, obowiązującą od dnia 1 października 1930 r.

Nowa taryfa zawiera szereg ważnych zmian w układzie postanowień i poszczególnych taryf. Obok wielu zniżek, podyktowanych sytuacją gospodarczą kraju dokonano ważnej zmiany taryf drobnicowych, wprowadzając system jednoklasowy oparty na ilości ładunku i ustalając stawki tej taryfy we wszystkich odległościach i ilościach kilogramów.

W zakresie taryf towarowych zagranicznych.

Taryfy na przewóz towarów i zwierząt pomiędzy stacjami kolei niemieckich a stacjami kolei Z. S. R. R. przez Polskę i obszar W. M. Gdańska, cz. II, zeszyty A i B, wszedł w życie z dniem 15 maja 1932 r. dodatek 4, zawierający zmiany i uzupełnienia nomenklatury i klasyfikacji towarów w związku z wprowadzonemi zmianami taryf wewnętrznych uczestniczących kolei. Z dniem 1 maja 1932 r. wszedł w życie dodatek III do taryfy towarowej część II, zeszyt 2 w Czechosłowackim Polskim Związku Kolejowym. Do Taryfy towarowej część II, zeszyty 1 i 2 w Polsko - niemieckim Związku Kolejowym wszedł w życie z dniem 1 maja 1932 r. dodatek IV do zeszytu 1 oraz dodatek III do zeszytu 2.

W okresie styczeń — maj r. b. zostały przeprowadzone przez Ministerstwo Komunikacji następujące ważniejsze prace w dziedzinie umów kolejowych międzynarodowych oraz osiągnięto rozstrzygnięcia w sporach między Polską a W. M. Gdańskiem:

1) W styczniu 1932 r. odbyły się polsko-czeskosłowackie rokowania, w których uzgodniono treść dwóch umów zawrzeć się mających w związku z tem, że koleje C. S. D. przestały używać odcinek tranzytowy pod Markowicami. Jedną z nich stanowić będzie Protokół, wprowadzający odpowiednie zmiany do polsko-czeskosłowackiej Konwencji z dnia 30 maja 1927 r. (Dzien. Ustaw R. P. Nr. 84/29) o wzajemnej komunikacji kolejowej. Drugą zawrze Województwo Śląskie, zakupujące część rzeczonego odcinka dla nowobudującej się kolei Cieszyn Marklowice — Zebrzydowice — Moszczenica. Zawarcia obu umów należy się spodziewać w najbliższym czasie.

2) Dnia 10 maja 1932 r. zatwierdziła Rada Ligi Narodów trzy decyzje Wysokiego Komisarza Ligi Narodów, z których jedna (z 12.I. 1932 r.) orzekła, że Zarząd P. K. P. nie jest obowiązany starać się o aprobatę Senatu W. M. Gdańska w przypadkach, gdy regulaminy przewozowe wymagają aprobaty władzy zwierzchniej, gdyż taka przysługuje Polsce. Na zasadzie drugiej (z 14.I. 1932 r.) w związku z odnośną rezolucją Rady Ligi Narodów Polska jest zobowiązaną utworzyć dla sieci kolejowej, administrowanej przez Polskę na terenie W. M. Gdańska, osobny organizm (nie kompletną Dyrekcję kolejową), któryby realizował zadania administracyjne P. K. P., inaczej unormowane na terenie W. M. Gdańska, niż na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, oraz załatwiał reklamacje i informacje interesowanych sfer gdańskich. Na zasadzie rezolucji Rady Ligi Narodów, zatwierdzającej trzecią decyzję Wysokiego Komisarza Ligi Narodów (z 15.I. 1932 r.), delegat Senatu W. M. Gdańska ma otrzymywać informacje, jeżeli to jest możliwe, także w przypadkach zwalniania ze służby, a do wyższych stanowisk administracyjnych, przy których obsadzie Polska na terenie gdańskim nie potrzebuje dawać pierwszeństwa obywatelom gdańskim, zaliczać się ma: Dyrektora i personel jemu przydzielony, jego zastępców, Naczelników Wydziałów i ich zastępców, jako też Kierowników Działów.

3) Dnia 28 maja 1932 r. podpisana została w Bukareszcie umowa między Rządem rumuńskim a Polską Spółką Akcyjną, której własnością jest kolej lokalna Delatyn — Kołomyja — Stefanówka. Umowa ta normuje sytuację prawną 8-miokilometrowego odcinka kolejowego, biegnącego na terenie rumuńskim między granicą państwową pod Jasienowem Polnym a stacją rumuńską Stefanesti.

Na podstawie zawartej umowy Spółka uzyskała od Rządu rumuńskiego uznanie ważności koncesji, nadanej jej jeszcze przez państwo austrjackie, prawo własności odcinka, zwolnienie od obowiązku tworzenia osobnego Towarzystwa na terenie rumuńskim, oraz swobodę taryfową.

Wpływy Polskich Kolei Państwowych w maju r. b. wynosiły:

a) z przewozu osób	20.462.623	zł.
b) z przewozu bagażu i przesyłek ekspresowych	1.042.029	„
c) z przewozu towarów . . .	46.446.376	„
d) uboczne	902.667	„
Razem . . .	68.853.695	zł.

W porównaniu z kwietniem r. b. (74.173.861 zł.) wpływy w maju r. b. zmniejszyły się o 7,2%, a w porównaniu z majem r. ub. (94.198.148 zł.) zmniejszyły się o 26,9%.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr. 61059. 6.9.32. 8.000.